



TITLE:

京大東アジアセンターニューズレター 第667号

AUTHOR(S):

京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター

CITATION:

京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター. 京大東アジアセンターニューズレター 第667号. 京大東アジアセンターニューズレター 2017, 667

ISSUE DATE:

2017-04-24

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/224781>

RIGHT:

2017 年 4 月 24 日発行 第 667 号

CONTENTS

第 20 回 アジア中古車流通研究会のお知らせ	2
シアヌークビルとティラワ 小島正憲	3
【中国経済最新統計】	11

京都大学 経済学研究科 東アジア経済研究センター (旧上海センター)
Center for East Asian Economic Studies, Graduate School of Economics, Kyoto university

Home 事業概要 組織構成 活動状況 最新情報 会員募集 お問い合わせ 検索

最新情報

- 2014.10.07 【イベント】 「中国経済研究会」のお知らせ
- 2014.09.11 【イベント】 アジア自動車シンポジウムのお知らせ
- 2014.08.12 【お知らせ】 センター協力会の解散と支援会への移行について
- 2014.07.14 【イベント】 第10回 アジア中古車流通研究会
- 2014.07.14 【イベント】 中国経済研究会 (2014年度第3回)

News Letter

Vol.539
2014.10.06

バックナンバー

研究会 シンポジウム・講演会・セミナー 全社説明会

会員募集 寄付のお願い

アクセス リンク集 プライバシーポリシー サイトマップ

Copyright (C) 京都大学経済学研究科「京大東アジア経済研究センター」, All Rights Reserved.

第 20 回 アジア中古車流通研究会のお知らせ

主催：京都大学東アジア経済研究センター

後援：京都大学東アジア経済研究センター支援会

時間：2017 年 5 月 27 日(土) 13 時～16 時 30 分

場所：京都大学経済学部・みずほホール（法・経済学部東館地下 1 階）

報告

□小川 和美（太平洋協会太平洋諸島研究所所長・元太平洋諸島センター所長）
「太平洋島嶼国の社会経済の特徴ー」

□種谷 謙一（セントパーツ代表取締役社長・元矢野経済研究所）
「太平洋島嶼国における中古車解体事業へのアドバイス」

□豊島 浩二（フォーエイチクラブ代表取締役社長）
「トンガにおける中古車流通の現状と廃車問題」

研究会終了後 懇親会を行います。

なおこの研究会は京都大学東アジア経済研究センター支援会の会員のみが参加できる
クローズドな研究会です。非会員で参加希望の方は塩地 shioji@econ.kyoto-u.ac.jp まで、
支援会入会手続きをお問い合わせください。

シアヌークビルとティラワ

アジア・アパレルものづくりネットワーク代表理事

株式会社小島衣料オーナー

東アジアセンター外部研究員

小島正憲

私は2013年に、「アジアを“角栄の亡霊”が席捲中」という小論を発表し、そこに、「労働集約型企業の中国総撤退は、アジア各国に未曾有の工場進出ラッシュをもたらしている。しかしそれ以上に、大金儲けを企むディベロッパーや各国政府が、工業団地造成競争に突っ走っている。これは工業団地という商品の過剰生



産であり、過剰生産恐慌を予測したマルクスの予言が、やがて妙な形で的中することになるだろう。今、“角栄の亡霊”はアジアを席捲中である。そしてその後には、ペンペン草と大借金が待ち受けている」と、書いておいた。その後も、東南・南西アジアでは、次々と新たな工業団地の造成が行われ、その数は数百を超すに及んでいる。

私の3年前のこのような問題提起に関して、その後、エコノミストやジャーナリストからの反論もないし、追跡調査もない。したがってこの私の仮説は否定されたわけでもないし、科学的裏付けで立証されたわけでもない。しかし私は今でも、この自分の予測が全体として正しいと考えている。ただしその後の3年間で、一部では私の予測を覆すような変化、つまり工場が次々と進出し、盛況な工業団地がいくつか生まれてきている。それでも閑古鳥が鳴き続けている工業団地が圧倒的であることに違いはないが、「大盛況の工業団地と、進出企業皆無の工業団地との間には、どんな違いがあるのか」、今回は、その原因を探ろうと考え、カンボジアのシアヌークビル工業団地とミャンマーのティラワ工業団地を訪ねてみた。そして私の出した結論は、「企業家の群衆心理を利用した営業活動」であった。つまり多くの企業家がそれらを選ぶのは、「科学的考察に基づくものではなく、あるいはベンチャー精神に基づいたものでもなく、そこに多くの企業が群れていれば安心という心理に依っている」という単

純なものであった。

1. カンボジア：シアヌークビル

カンボジア南部の港湾都市シアヌークビルには、日本の支援で設立された「シアヌークビル港SEZ」と、中国の民間資本が設立した「シアヌークビルSEZ」がある。両者は車で15分ほどの距離で、ともに国道沿いの条件のよい位置にあり、立地条件においては大差がない。しかし「シアヌークビル港SEZ」には閑古鳥が鳴いており、「シアヌークビルSEZ」は大盛況である。2013年にこの2つのSEZを訪ねたときも、この差は歴然としていたが、今回、その差はさらに圧倒的なものになっていた。まず以下に、前回の報告を紹介し、その後に、今回の調査報告、私の分析を記す。

《2013年時点での調査報告》

シアヌークビル港 SEZ

※シアヌークビルは周辺人口20万人。カンボジアの海のリゾート地として有名。

①概要

- ・開発業者：シアヌークビル港公社（PAS） ※日本政府円借款＝36億円
- ・設立日：2009年9月2日
- ・アクセス：シアヌーク港に隣接。
 プノンペンから230km（約5時間）。道路は往復2車線だが舗装完備。
 シアヌーク空港まで車で10分（ただし現在、シェムリアップとの国内便が毎日就航しているのみ）。
 プノンペンとの鉄道輸送可（ただし1日2便程度）。
- ・総面積：70ha 完成済み
- ・借地料：US65\$／㎡（50年間 支払条件：契約時30%、3か月後30%、6か月後30%）
- ・団地内排水設備、集中下水処理場（2000立方m／日）完備。

②現況

- ・入居社：日系2社（王子製紙・タイキ） 完成済み土地（インフラを含む）
 割の入居率＝約7%（5／70ha）
- ・ワーカー平均賃金：US120\$／月 （諸手当込み）
- ・ワーカーは市内から改造小型ワゴン車で通勤。

③利点

- ・完璧に出来上がっている SEZ であり、レンタル工場 (US 3. 5 \$ / m² / 月) も有り、すぐにでも操業可能である。
- ・目の前が港であり、物流費は最小限で済む。港湾を利用した国際展開に有利。
- ・浄水場を完備し、環境保護に徹している。
- ・日本人コンサルタントが常駐しており、安心である。

3. シアヌークビル SEZ

①概要

- ・開発業者：中国江蘇省紅豆集団 ※投資総額＝320 億円
- ・設立日：2006 年 10 月 25 日
- ・アクセス：シアヌークビル港から 12 km。プノンペンから 210 km。
- ・総面積：1113 ha ※開発済みは約 100 ha のみ。



シアヌークビル SEZ の入り口

- ・借地料：US 22 ～ 28 \$ / m² (50 年間) 支払条件：契約時 50 %、政府から投資認可取得時残額。
- ・火力発電所 (4MW 供給可能) 設置済み。
- ・2014 年度から蒸気供給可。

②現況

- ・入居社：合計 24 社 日系 2 社 (泉電子など)、欧米系 5 社、中国系 17 社 (すでに撤退した中国系自転車製造企業あり)。

開発済み土地 (インフラを含む) 割りの入居率＝約 50 % (100 / 200 ha)。

計画完成後の土地割りの入居率＝約 9 % (100 / 1113 ha)。



従業員送迎用改造ワゴン車

- ・ワーカー平均賃金：US 120 \$ / 月 (諸手当込み)
- ・ワーカーのほとんどは市内や農村部から小型ワゴン車の改造バスで通勤。

③特徴点

- ・火力発電所を設けているので、停電の心配はない。
- ・完成すれば壮大な規模の SEZ で、数年後に 300 社で 10 万人のワーカーを雇用する予定。現在、すでに 8000 人ほどのワーカーがこの SEZ で働いて

いるという

説明だったが、退勤時の様子では、多くて2000人規模。

- ・完成予想図には、住宅や寮、ショッピングモール、公園なども記されており、この SEZ を一つの街にする予定だという。

《2016年12月時点での調査報告》

1. シアヌークビル港 SEZ

- ①入居工場＝2社のみ 入居率＝9% ※2013年度と変化なし。

- ②ワーカー平均賃金：US220\$／月以上。

- ③SEZ 内は道路の補修跡が目立ち、老朽 SEZ の風情が漂う。



2. シアヌークビル SEZ

- ①入居工場＝148社 ※2013年調査時から124社増加。

- ②ワーカー平均賃金：US220\$／月以上。

- ③SEZ 内には建設中の工場が目立ち、大活況の様子。

SEZ 運営側は、2020年までに300工場、10万人の雇用を達成すると公表。

入居工場の増加に伴い電力不足が生じてきたため、特区内に発電設備を設置予定。



近年、シアヌークビル港には大型クレーンが設置されるなどの強化が図られており、取り扱い物量も増え、港湾周辺にはコンテナが山積みされ、頻繁にドレイジ車が行き交うようになり、カンボジアの主要港としての役割を果たすようになってきている。このシアヌーク港に近接するシアヌークビル港 SEZ とシアヌークビル SEZ が対照的な様子をみせているのは、きわめて奇妙なことである。

両工業団地とも、約10年前に造成され始めたが、その大きな違いは営業方法にあるのではないかと思う。シアヌークビル SEZ でも、設立当初は SEZ 運営主体の中国の民間会社である紅豆集団が、工場誘致に苦戦したという。そこで紅豆集団は借地料を半額にするという特典で、自社グループの企業によびかけ、とにかく4～5社を引き入れ、操業を開始させた。そのころのワーカーの平均賃金は120\$前後であり、入居企業はそこそこの利益を上げることができた。その後、先発他社の様子を窺っていた企業が、中国での労働集約型企業の追い

出し政策に迫られ、成功例の多いこの SEZ になだれを打って押し寄せ、**現在では 148 社が入居する巨大 SEZ となった**。おそらくこの SEZ がカンボジア最大であろう。また今年中には火力発電所も設置する予定になっており、さらに巨大化する可能性がある。もちろんカンボジア政府は ASEAN の中でも際だって中国と密接な関係であり、カンボジアでは中国企業が安心して操業できる環境にある。それもカンボジアに中国企業が進出する大きな理由である。ただし、カンボジアでは、現在、ワーカーの平均月給は 220～250 \$ 近くなってきており、その優位性が明確であるとは言い難い状況である。したがってこの巨大 SEZ の 5 年後の姿は、これまた想定外となるのではないだろうか。

かたやシアヌークビル港 SEZ は、日本政府の後押しで、2009 年にはインフラも整った完全な SEZ として設立されたが、7 年後の 2016 年末で、2 社が入居するのみである。すでに道路などはひび割れし、補修の跡が痛々しく感じるような SEZ に成り果てている。**現在では完全な開店休業状態で、ペンペン草が生えており**、日本の投資がまったく無駄になっている好例である。中国系のシアヌークビル SEZ とこのシアヌークビル港 SEZ は車で 15 分ほどの距離にあり、立地条件の差はないと考えられる。むしろシアヌークビル港 SEZ の方が、港に近接している点で、有利であるとも思われる。それでも両 SEZ にこれだけの明暗が現れているのは、私には「営業力の違い」としか説明できない。

2. ミャンマー：ティラワ

つい最近まで、私はミャンマーのティラワ SEZ が大成功するとは思っていなかった。私はティラワ SEZ がまだまったく開発されておらず、その位置さえも定かでなかったころから、そこに何度も足を運んでいた。そして 2013 年には、下記のような文章を書いた。この文章の内容については、今でも正しいと思っている。しかし、私の予想に反し、2017 年 4 月現在、ティラワ SEZ は、大工業団地に変身しつつある。

《2013 年時点でのティラワについての記述》

日本が官民あげてその開発に取り組んでいるティラワ経済開発区 (SEZ) は、ヤンゴン中心部から南東 25 km の位置し、広いヤンゴン川に面しており、シンガポールやインドなどに向かう物流拠点として期待されている。さらにヤンゴン市内に近いため、優秀な人材が確保可能であるという面や、巨大市場の需要が期待できるという点でも大きく評価されている。しかしながらティラワ SEZ は 2400 万 m² の広さであり、この SEZ を満杯にするためには、5 万 m² の土地

を使用する工場が500社ほど必要となる。しかもヤンゴンからこのティラワ SEZ の間には大きな川が横たわっており、現在、そこには往復2車線の橋が1本しか架かっておらず、近い将来、これが大渋滞することは必至である。もちろんこの川に往復4車線の橋を架ける計画もあるが、まだ手付かずであり、しばらくヤンゴン市内との往来は難儀するであろう。その上、このティラワ周辺には村落が少なく、低賃金労働者が豊富にあるという状況ではない。もしティラワ SEZ が完成しても、ここでは労働集約型工場を運営することはできないであろう。重工業とハイテクなどの知識集約型産業だけで、この SEZ を満杯にすることは不可能に近いと、私は考える。すでに日本政府はミャンマー政府との間で、このティラワ SEZ 開発に合意しており、過去の約3000億円の債権を放棄し、新たにそれを上回る大金を貸し付けようとしている。「角栄の亡霊」がミャンマーの地でも暗躍し、ペンペン草の生い茂る風景を再現しようとしているのである。

《2017年4月時点での調査報告》

- ・ティラワ SEZ は2014年からゾーンAと呼ぶ405ヘクタールの造成が始まり、昨年半ばまでに完工。日本の39社を筆頭に16か国の**78社が工場や物流施設を設けることが決まり、ほぼ全ての区画が埋まった**。SEZ への投資総額は合計10億5,500万ドル（1300億円）に達する。**24社がすでに開業**。ゾーンAでは2～4万人の雇用を創出予定。
- ・2017年2月、さらなる投資を受け入れるため、ゾーンBの101ヘクタールを造成開始。
- ・ゾーンA内には、住宅・商業地区として約32ヘクタールが用意されており、2016年11月、分譲マンションの開発入札が開始。その後、ホテル、銀行、給油所なども建設していく予定。なお、2017年に入り、この商業地区に日本のスーパーホテルが進出決定。
- ・ゾーンA内の住宅・商業地区内に、2017年4月、労働者向け宿舍3棟（6階建てで男女別棟。約1,800人収容可能）が完成。1部屋は約20㎡で10～12人が居住可能（ただし2段ベッド）。家賃は1部屋当たり月額400ドル。一人割りで月額40ドル。トイレやシャワールーム、洗濯室は各階に設置、共用。各部屋で自炊禁止のため、1階に共同食堂設置。各部屋にはクーラーなし。5月から中国・インド系の企業のワーカー（合計50名弱）が入居決定。将来的には、15棟（約1万人収容）を建設予定。
- ・ゾーンA内の住宅商業地区内に、2017年5月、食料・雑貨品小売店オー

ブン予定。

- ・ SEZ 内では工場の建設ラッシュ。ただしフル操業を開始している工場は、まだ少ない模様。

現在、ティラワ SEZ には入居企業が殺到しており、ゾーン A は満杯となったため、ゾーン B の開発を始めており、大盛況である。ただしまだこの SEZ で操業を開始し、大儲けしたという企業は現れていない。多くの進出企業は、これから数年後の利益を見込み、工場を建て稼働を開始しているのであり、果たして計画通り、利益を上げることができるかどうかは疑問である。なぜなら当初から問題視されていたティラワ SEZ のデメリットは、依然として未解決のままだからである。

ティラワ SEZ の問題点としては、下記のようなものが考えられる。5 年後ぐらいには、この SEZ の盛衰が明確になるのではないだろうか。ただし、この SEZ を造成したディベロッパーは、すでに用地を完売し大儲けしている。

- ①ヤンゴンからの接続道路が未整備であること。道路は簡易アスファルト舗装で、片側 1 車線しかなく、大型車の通行には不便である。なお、バゴー川にかかる橋も 1 本しかなく、2 本目の橋を建設中ということだが、取り付け道路を含め、完成にはまだ数年かかると見られている。
- ②SEZ 周辺には、ワーカーが少ないため、遠方からの出稼ぎ労働者を移住させなければならないが、そのためには居住施設が必要とされる。しかし現在の宿舎では家賃が高すぎる。月給 150～200 ドルのワーカーに、40 ドルの月額家賃を払わせるのは不可能であるし、企業が全額負担すれば、せっかくの低賃金の魅力が相殺されてしまう。またゾーン A のワーカーを収容するには、同じ規模の宿舎を 50 棟ほど作らなければならない計算になり、それは不可能だと思われる。当面のところ、対岸の人口過密地域から、ワーカーをフェリーで通勤させるという案は、浮上していないようである。なお、ワーカーを SEZ 近辺からバスなどで集めて回するには、約 1 時間ほどの地域まで範囲を広げる必要がある。
- ③幹部人材もヤンゴン市内でも枯渇している状態なので、かなり高給を支払わなければならない。ティラワ SEZ へ来る人は少ないだろう。
- ④ティラワ SEZ をミャンマー内需の物流・製造拠点にしようとしている企業があるが、ミャンマーの人口は 5 千万人ほどで、その市場規模は大きくないので、ここに巨大工場を構えても、大儲けできるとは思えない。
- ⑤ティラワ SEZ を、欧米や日本市場への物流・製造拠点にしようと考えている

企業があるが、ティラワ港は河川港であり、深海港ではないこともあり、大型船の航行には不便である。外需を考えるならば、むしろダウエイの方が適港だと思われる。

⑥ティラワ SEZ に関しては、住民からの反対運動も起きている。逆に、早期の開発を望む住民運動も起きており、複雑になっている。

3. 工業団地 (SEZ) の今後

この数年で、東南・南西アジアには無数の工業団地ができた。ディベロッパーたちは、中国脱出組の受け皿になることを目論んで、競って立派な SEZ を造成した。どの国でも、土地は政治との絡みで、ディベロッパーたちはかなり有利に取得している。したがって SEZ の土地が売れさえすれば、ディベロッパーたちは大儲けできる仕組みとなっている。ところがあまりにも多くの SEZ が乱立したため、造成後まったく売れずに倒産寸前の SEZ もある。反面、数は少ないが完売し大儲けしている SEZ もある。この差はどこにあるのだろうか。

各 SEZ の現状を見て回りながら出した私の結論は、「企業家の群衆心理を利用した営業活動」であった。つまり多くの企業家がそれらを選ぶのは、「科学的考察に基づくものではなく、あるいはベンチャー精神に基づいたものでもなく、そこに多くの企業が群れていれば安心という心理に依っている」という単純なものであった。つまり立派なパンフレットを作ってその SEZ のメリットを宣伝するよりも、実際に数社を誘致して稼働させ、企業家にそれを見せ、安心させることが重要なのである。

SEZ の土地を完売したディベロッパーは、大儲けした。しかしそこで操業を開始した企業が大儲けできるかどうかは、まだわからない。入居企業の事業の成否については、各企業の自己責任であり、ディベロッパーには何の責任もない。

数年後、これらの SEZ がいかなる姿になっているのだろうか。私は最終的にペンペン草が生えるのではないかと思う。

以上

【中国経済最新統計】

	① 実 質 GDP 増加率 (%)	② 工 業 付 加 価 値 増加率 (%)	③ 消費財 小売総 額増加 率(%)	④ 消費者 物価指 数上昇 率(%)	⑤ 都 市 固 定 資 産 投資増 加 率 (%)	⑥ 貿易収 支 (億ドル)	⑦ 輸 出 増加率 (%)	⑧ 輸 入 増加率 (%)	⑨ 外国直 接投資 件数の 増加率 (%)	⑩ 外国直 接投資 金額増 加率 (%)	⑪ 貨幣供 給量増 加 率 M2(%)	⑫ 人民元 貸出残 高増加 率(%)
2005 年	10.4		12.9	1.8	27.2	1020	28.4	17.6	0.8	▲0.5	17.6	9.3
2006 年	11.6		13.7	1.5	24.3	1775	27.2	19.9	▲5.7	4.5	15.7	15.7
2007 年	13.0	18.5	16.8	4.8	25.8	2618	25.7	20.8	▲8.7	18.7	16.7	16.1
2008 年	9.0	12.9	21.6	5.9	26.1	2955	17.2	18.5	▲27.4	23.6	17.8	15.9
2009 年	9.1	11.0	15.5	▲0.7	31.0	1961	▲15.9	▲11.3	▲14.9	▲16.9	27.6	31.7
2010 年	10.3	15.7	18.4	3.3	24.5	1831	31.3	38.7	16.9	17.4	19.7	19.8
2011 年	9.2	13.9	17.1	5.4	24.0	1549	20.3	24.9	1.1	9.7	13.6	14.3
2012 年	7.7	10.0	14.3	2.7	20.7	2303	7.9	4.3	▲10.1	▲3.7	13.8	15.0
2013 年	7.7	9.7	11.4	2.6	19.4	2590	7.8	7.2	▲8.6	5.3	13.6	14.1
2014 年	7.4	8.3	12.0	2.0	15.2	3824	6.1	0.4	4.41	14.2	12.2	13.6
2015 年	6.9	5.9	10.7	1.4	9.7	6024	-9.8	-14.4	11.0	0.8	11.9	15.0
1 月				0.8		600	-3.3	-20.0	2.2	-1.1	10.6	14.3
2 月				1.4		606	48.3	-20.8	49.8	0.1	11.1	14.7
3 月	7.0	5.6	10.2	1.4	13.1	31	-15.0	-12.9	0.3	1.3	9.9	14.7
4 月		5.9	10.0	1.5	9.6	341	-6.5	-16.4	2.9	10.2	9.6	14.4
5 月		6.1	10.1	1.2	9.9	595	-2.4	-17.7	-14.0	8.1	10.6	14.3
6 月	7.0	6.8	10.6	1.4	11.6	465	2.8	-6.3	4.6	1.1	10.2	14.4
7 月		6.0	10.5	1.6	9.9	430	-8.4	-8.2	9.6	5.2	13.3	15.7
8 月		6.1	10.8	2.0	9.1	602	-5.6	-13.9	23.9	20.9	13.3	15.7
9 月	6.9	5.7	10.9	1.6	6.8	603	-3.8	-20.5	5.2	6.1	13.1	15.8
10 月		5.6	11.0	1.3	9.3	616	-7.0	-19.0	2.5	2.9	13.5	15.6
11 月		6.2	11.2	1.5	10.8	541	-7.2	-9.2	27.7	0.0	13.7	15.3
12 月	6.8	5.9	11.1	1.6	6.8	594	-1.7	-7.6	17.2	-45.1	13.3	15.0
2016 年												
1 月			10.3	1.8	18.0	633	-11.5	-18.8	14.1	-2.1	14.0	15.2
2 月			10.2	2.3		326	-25.4	-13.8	-11.3	-1.3	13.3	14.7
3 月	6.7	6.8	10.5	2.3	11.2	299	11.2	-7.4	26.1	4.0	13.4	14.7
4 月		6.0	10.1	2.3	10.1	456	-2.0	-10.5	21.4	2.9	12.8	14.4
5 月		6.0	10.0	2.0	7.4	500	-4.7	-0.1	43.6	-4.8	11.8	14.4
6 月	6.7	6.2	10.6	1.9	7.3	479	-6.1	-9.0	8.5	4.4	11.8	14.3
7 月		6.0	10.2	1.8	3.9	502	-6.4	-12.9	-3.8	-6.2	10.2	12.9
8 月		6.3	10.6	1.3	8.2	520	-3.2	1.4	13.2	0.5	11.4	13.0
9 月	6.7	6.1	10.7	1.9	9.0	420	-10.2	-1.9	27.9	-3.6	11.5	13.0
10 月		6.1	10.0	2.1	8.8	488	-7.4	-1.3	-36.9	0.4	11.6	13.1
11 月		6.2	10.8	2.3	8.8	442	-1.5	4.6	-32.4	-4.6	11.4	13.1
12 月	6.8	6.0	10.9	2.1	6.5	407	-6.4	2.6	21.1	-627.7	11.3	13.5
1 月				2.5	16.1	513	3.1	15.4	5.4	-6.2	11.3	12.6
2 月				0.8		-91	-4.8	38.1	33.3	-242.1	11.1	13.0
3 月												

注：1. ①「実質 GDP 増加率」は前年同期（四半期）比、その他の増加率はいずれも前年同月比である。

2. 中国では、旧正月休みは年によって月が変わるため、1月と2月の前年同月比は比較できない場合があるので注意されたい。また、（ ）内の数字は1月から当該月までの合計の前年同期に対する増加率を示している。

3. ③「消費財小売総額」は中国における「社会消費財小売総額」、④「消費者物価指数」は「住民消費価格指数」に対応している。⑤「都市固定資産投資」は全国総投資額の86%（2007年）を占めている。⑥—⑧はいずれもモノの貿易である。⑨と⑩は実施ベースである。

出所：①—⑤は国家统计局統計、⑥⑦⑧は海関統計、⑨⑩は商務部統計、⑪⑫は中国人民銀行統計による。